

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2017/1926 DE LA COMMISSION

du 31 mai 2017

**complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport <sup>(1)</sup>, et notamment son article 6, paragraphe 1,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 3, point a), de la directive 2010/40/UE cite, comme élément constituant une action prioritaire pour l'élaboration et l'utilisation de spécifications et de normes, la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- (2) L'article 5 de la directive 2010/40/UE dispose que les spécifications adoptées conformément à l'article 6 de ladite directive s'appliquent aux applications et services STI lorsqu'ils sont déployés, sans préjudice du droit de chaque État membre de décider du déploiement de ces applications et services STI sur son territoire.
- (3) Ces spécifications devraient s'appliquer à la mise à disposition de tous les services d'informations sur les déplacements multimodaux, sans préjudice des spécifications particulières adoptées dans d'autres actes en vertu de la directive 2010/40/UE, notamment les règlements délégués de la Commission (UE) n° 886/2013 <sup>(2)</sup> et (UE) 2015/962 <sup>(3)</sup> et le règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission <sup>(4)</sup>.
- (4) En matière de mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, la directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup> fixe des règles minimales concernant la réutilisation des informations du secteur public dans l'ensemble de l'Union. Pour ce qui est de la réutilisation des données détenues par les autorités chargées des transports et les opérateurs de transport, les règles établies par le présent règlement, notamment en matière de mises à jour des données, devraient être applicables sans préjudice des règles fixées par la directive 2003/98/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 207 du 6.8.2010, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement délégué (UE) n° 886/2013 de la Commission du 15 mai 2013 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les données et procédures pour la fourniture, dans la mesure du possible, d'informations minimales universelles sur la circulation liées à la sécurité routière gratuites pour les usagers (JO L 247 du 18.9.2013, p. 6).

<sup>(3)</sup> Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

<sup>(4)</sup> Règlement (UE) n° 454/2011 de la Commission du 5 mai 2011 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant le sous-système «applications télématiques au service des voyageurs» du système ferroviaire transeuropéen (JO L 123 du 12.5.2011, p. 11).

<sup>(5)</sup> Directive 2003/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 novembre 2003 concernant la réutilisation des informations du secteur public (JO L 345 du 31.12.2003, p. 90).

- (5) Chaque fois que les dispositions du présent règlement prévoient le traitement de données à caractère personnel, ce traitement doit être effectué dans le respect de la législation de l'Union européenne relative à la protection des données à caractère personnel, en particulier des directives du Parlement européen et du Conseil 95/46/CE <sup>(1)</sup> et 2002/58/CE <sup>(2)</sup> ainsi que des mesures nationales d'exécution. Les informations concernant une personne physique identifiée ou identifiable devraient être traitées en stricte conformité avec le principe de minimisation des données, uniquement aux fins du présent règlement et seulement pendant la durée nécessaire. Ces données ne devraient pas, dans la mesure du possible et lorsque cela ne fait pas obstacle à l'objet du présent règlement, permettre d'identifier la personne ni la rendre identifiable.
- (6) Lorsque le service d'informations s'appuie sur la collecte de données, y compris de localisation géographique, les utilisateurs finaux devraient être clairement informés de la collecte de ces données, des modalités de cette collecte et d'un éventuel traçage, ainsi que des durées de conservation de telles données. Des dispositions techniques appropriées (notamment de protection de la vie privée par conception et de protection intrinsèque des données) devraient être mises en place par les collecteurs de données publics et privés tels que les opérateurs de transport, les autorités chargées des transports, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les producteurs de cartes numériques, afin de garantir la pseudonymisation <sup>(3)</sup> des données reçues de la part d'utilisateurs finaux.
- (7) La directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> vise à créer une infrastructure d'information géographique dans l'Union qui permet le partage dans toute l'Union d'informations géographiques, y compris d'informations liées aux réseaux de transport, en soutien aux politiques environnementales de l'Union et aux politiques ou activités susceptibles d'avoir une incidence sur l'environnement. Il importe que les spécifications définies dans le présent règlement soient compatibles avec celles établies par la directive 2007/2/CE et par le règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission <sup>(5)</sup>.
- (8) Les spécifications énoncées dans le présent règlement devraient s'appliquer à tous les modes de transport dans l'Union, qu'il s'agisse de lignes régulières (transport aérien, rail y compris à grande vitesse, rail conventionnel et rail léger, autocars de grandes lignes, transport maritime y compris les navires rouliers, métros, trams, bus, trolleybus, installations à câbles), de transport à la demande (bus navette, navire roulier navette, taxis, partage des trajets, partage de voitures, covoiturage, locations de voiture, vélos en libre-service, location de vélos, services de trajet à la demande) ou de moyens personnels (voiture particulière, motorcycle, vélo, marche à pied). La marche à pied, lorsqu'elle constitue une option pour une partie du premier et du dernier kilomètre d'un trajet, est un élément très important pour les informations sur les déplacements multimodaux et peut être bénéfique pour l'environnement, pour la gestion des réseaux et aussi, directement, pour la santé du voyageur.
- (9) Le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil <sup>(6)</sup> établit les infrastructures de transport qui font partie des réseaux transeuropéens de transport central et global. Pour satisfaire les besoins de déplacements des utilisateurs finaux dans toute l'Union et tirer le meilleur parti des informations sur les déplacements multimodaux, une couverture complète de porte à porte est nécessaire. Le règlement devrait donc s'appliquer au réseau RTE-T global, y compris les nœuds urbains, ainsi qu'aux autres parties du réseau de transport.
- (10) Afin de soutenir la mise à disposition de services d'informations sur les déplacements multimodaux, on peut recourir à la fois à des approches centralisées fondées sur la fourniture de données et à des approches décentralisées fondées sur la fourniture de données et de services. Le présent règlement devrait donc inclure des exigences concernant la fourniture tant de données que de services, afin d'appuyer ces deux approches. Afin de faciliter l'échange et la réutilisation de ces données pour la mise à disposition de services complets d'informations sur les déplacements, les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de service de transport à la demande, selon le cas, devraient rendre accessibles aux utilisateurs

<sup>(1)</sup> Directive n° 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 24 octobre 1995, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données (JO L 281 du 23.11.1995, p. 31) et, à compter du 25 mai 2018, règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données) (JO L 119 du 4.5.2016, p. 1). Les articles 10 et 11 de la directive 95/46/CE et les articles 13 et 14 du règlement (UE) 2016/679 donnent une liste exhaustive des informations à communiquer à la personne concernée. L'article 12 de la directive n° 95/46/CE et les articles 17 à 19 du règlement (UE) 2016/679 prévoient d'autres droits pour les personnes, notamment les droits d'accès, le droit de rectifier, de bloquer, d'effacer ou de détruire des données à caractère personnel inexactes ou injustifiées.

<sup>(2)</sup> Directive 2002/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 juillet 2002 concernant le traitement des données à caractère personnel et la protection de la vie privée dans le secteur des communications électroniques (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37).

<sup>(3)</sup> Comme définie à l'article 4, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/679.

<sup>(4)</sup> Directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil du 14 mars 2007 établissant une infrastructure d'information géographique dans la Communauté européenne (INSPIRE) (JO L 108 du 25.4.2007, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement (UE) n° 1089/2010 de la Commission du 23 novembre 2010 portant modalités d'application de la directive 2007/2/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'interopérabilité des séries et des services de données géographiques (JO L 323 du 8.12.2010, p. 11).

<sup>(6)</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

les données statiques, les métadonnées correspondantes et les informations sur la qualité des données, par l'intermédiaire d'un point d'accès national ou commun. Ce point d'accès peut prendre diverses formes, telles qu'une base de données, un entrepôt de données, une place de marché de données, un référentiel, un registre, un portail web ou une structure analogue, selon le type de données en cause. Les États membres devraient envisager de regrouper les points d'accès existants publics et privés en un point unique permettant l'accès à tous les types de données pertinentes disponibles couverts par les présentes spécifications.

- (11) Les États membres devraient être autorisés à coopérer entre eux afin d'établir un point d'accès commun couvrant les données disponibles des États membres participants. Ils devraient être libres de décider d'utiliser comme point d'accès national aux données couvertes par le présent règlement les points d'accès établis en application d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE. En outre, les États membres devraient être libres de décider d'utiliser comme point d'accès national les points d'accès déjà existant couvrant plusieurs secteurs. Les États membres peuvent définir quel acteur est responsable de la fourniture des données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe. Dans certains cas, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande opèrent dans plusieurs États membres, auquel cas plusieurs points d'accès sont pertinents pour donner accès aux données concernant les déplacements et la circulation. Il convient cependant de s'efforcer d'éviter la duplication inutile des données et de tenir compte de la forme de ces points d'accès. Les données et métadonnées pertinentes pourraient donc être énumérées dans tous les points d'accès nationaux concernés qui ont la forme d'un référentiel. En outre, si certains points d'accès nationaux concernés ont la forme d'une base de données ou d'un entrepôt de données, ces données et métadonnées pourraient n'être physiquement présentes que dans un seul, et simplement listées dans tous les autres. Les modalités d'utilisation des données concernant la circulation et les déplacements fournies par le point d'accès national peuvent être déterminées, le cas échéant, par un accord de licence.
- (12) Les données concernant les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe peuvent être intégrées dans le point d'accès national selon une approche par étapes. Les États membres devraient être libres de décider d'intégrer ou non les données énumérées à l'annexe avant la date limite fixée. Les services d'informations sur les déplacements multimodaux sont fondés sur des données à la fois statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation, telles qu'elles sont énumérées à l'annexe. Les données statiques sur les déplacements et la circulation, qui sont essentielles pour l'information et la planification avant le voyage, sont par conséquent requises par tous les États membres. Les données dynamiques sur les déplacements et la circulation, par exemple les perturbations et les retards, peuvent permettre aux utilisateurs finaux d'adapter leur trajet et d'éviter ainsi les pertes de temps. L'intégration de ces données dynamiques aux points d'accès nationaux peut toutefois nécessiter des efforts supplémentaires. Les États membres devraient être libres de décider d'inclure ou non les données dynamiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe dans leur point d'accès national. S'ils décident d'inclure ces données, les exigences du présent règlement devraient alors s'appliquer. Afin de veiller à ce que le développement des informations sur les déplacements multimodaux soit cohérent dans toute l'Union, les États membres sont encouragés à intégrer au point d'accès national les données dynamiques existantes sur les déplacements et la circulation, selon le calendrier suivant: les données concernant les déplacements et la circulation indiquées à l'annexe, point 2.1, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2019, les données concernant les déplacements et la circulation indiquées à l'annexe, point 2.2, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2020, et celles indiquées à l'annexe, point 2.3, pour le 1<sup>er</sup> décembre 2021.
- (13) Afin de permettre l'utilisation fructueuse et efficiente des points d'accès nationaux, il faut décrire correctement le contenu et la structure des données pertinentes sur les déplacements et la circulation, en utilisant les métadonnées approuvées<sup>(1)</sup>.
- (14) Ces spécifications ne devraient pas obliger les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure à commencer la collecte de toute donnée qui n'est pas déjà disponible dans un format lisible en machine. Les exigences spécifiques relatives aux données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation dans différents modes de transport ne devraient s'appliquer qu'aux données déjà collectées et disponibles dans un format lisible en machine. Dans le même temps, les États membres devraient être encouragés à rechercher des moyens adaptés à leurs besoins pour numériser avec un bon rapport coût-efficacité les données dynamiques et statiques existantes pour différents modes de transport. Les États membres qui commencent à numériser les informations statiques et dynamiques concernant les déplacements et la circulation dans différents modes de transport qui peuvent être utilisées aux fins des services d'informations sur les déplacements multimodaux sont encouragés à commencer par les données définies dans le niveau de service 1 à l'annexe, puis dans les niveaux de service 2 et 3. Les données définies dans le premier groupe sont considérées comme essentielles pour le fonctionnement de base de services d'informations sur les déplacements multimodaux.
- (15) Afin de développer une mise à disposition harmonisée et continue de services d'informations sur les déplacements multimodaux et de soutenir l'interopérabilité dans toute l'Union, un ensemble harmonisé de formats et de protocoles d'échange de données interopérables fondés sur des solutions et normes techniques existantes devrait être utilisé au point d'accès national. Dans le cadre des services d'informations sur les déplacements multimodaux, il existe plusieurs normes et spécifications techniques concernant les transports routiers (DATEX II), ferroviaire (documents techniques TAP-TSI B1, B2, B3, B4, B8, B9), aérien (IATA SSIM-manuel IATA d'échange normalisé des informations concernant les horaires) et les données géographiques

<sup>(1)</sup> Catalogue coordonné de métadonnées EU EIP SPA.

sous-jacentes (INSPIRE). En pareil cas, le présent règlement devrait faire référence aux exigences déjà en vigueur, mais les modes de transport en cause peuvent choisir d'appliquer d'autres normes et spécifications techniques indiquées dans la spécification. Il convient cependant d'éviter la duplication des données identiques concernant les déplacements et la circulation dans plusieurs formats (par exemple les données ferroviaires urbaines dans TAP-TSI ou NeTex). À l'avenir ces normes, notamment DATEX II, pourront étendre leur champ d'application afin d'englober certains éléments urbains, et devraient le cas échéant être utilisées dans le cadre des spécifications.

- (16) En ce qui concerne l'échange de données statiques régulières (cas notamment des transports publics, des autocars de grandes lignes et des navires rouliers maritimes), les données pertinentes dans les points d'accès nationaux devraient utiliser la norme d'échange NeTex CEN/TS 16614 fondée sur le modèle de référence des données conceptuelles sous-jacentes Transmodel EN 12896: versions 2006 et suivantes, ou tout format lisible en machine pleinement compatible dans le calendrier convenu. En ce qui concerne l'échange de données dynamiques concernant les transports publics, si des États membres choisissent d'inclure des données dynamiques dans les points d'accès nationaux, il convient d'appliquer les parties pertinentes de la norme du CEN pour l'échange de données concernant les transports publics SIRI CEN/TS 15531 et ses versions ultérieures mises à jour, ou tout format lisible en machine et pleinement compatible. Les États membres peuvent choisir de continuer à utiliser au niveau national les normes nationales applicables aux données concernant les transports publics, pour les opérations nationales, mais afin de garantir l'interopérabilité et la continuité des services dans toute l'Europe, les normes UE spécifiées doivent être utilisées au point d'accès national. Les États membres peuvent utiliser des méthodes de traduction et de conversion pour se conformer aux exigences de la normalisation européenne. Il convient d'utiliser la version des normes prescrites qui est disponible à la date d'application. Il convient également d'utiliser toutes les mises à jour qui élargissent le champ d'application et d'inclure les nouveaux types de données.
- (17) Afin de garantir une utilisation optimale et la pleine interopérabilité des normes précitées entre les États membres, il convient de définir et d'appliquer au sein des points d'accès nationaux un profil minimal commun qui indique les différents éléments clés de la norme. Les profils nationaux des États membres doivent se fonder, lorsqu'il existe, sur un profil minimal commun européen.
- (18) La fourniture d'informations exactes et fiables sur les déplacements par les fournisseurs de service est essentielle pour les voyageurs dans toute l'Union. Lorsque des changements surviennent, les données pertinentes devraient être mises à jour en temps utile par les autorités chargées des transports ou les opérateurs de transport, par l'intermédiaire du point d'accès national. En outre, lorsque des données concernant les déplacements et la circulation sont utilisées par un fournisseur de services, le risque existe que des informations inexactes concernant les déplacements soient communiquées aux utilisateurs, ce qui peut avoir un effet négatif sur l'itinéraire emprunté par le voyageur. Lorsque des inexactitudes sont détectées par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, ces erreurs devraient être corrigées en temps utile.
- (19) Actuellement, il existe de nombreux services d'informations sur les déplacements multimodaux en Europe mais ceux d'entre eux qui offrent des itinéraires complets de porte à porte sont généralement limités au territoire national d'un État membre. La meilleure solution pour étendre la couverture géographique des services d'informations sur les déplacements et soutenir la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, des informations sur ces déplacements consiste à relier les services d'informations sur les déplacements locaux, régionaux et nationaux. Cela implique le recours à des outils technologiques comprenant des interfaces permettant de relier les systèmes d'information existants afin d'échanger les résultats de recherche d'itinéraire. Il est recommandé que les services d'informations sur les déplacements utilisent, aux fins de la planification distribuée des trajets, la spécification technique européenne intitulée «Intelligent Transport Systems — Public Transport — Open API for distributed journey planning 00278420» actuellement en cours de finalisation. Lorsque des fournisseurs de services établissent des points de transfert pour la planification distribuée des trajets, ces points devraient être indiqués au point d'accès national.
- (20) Les services d'informations sur les déplacements peuvent proposer aux utilisateurs finaux plusieurs options de voyage avec différents opérateurs de transport. Il est impératif que les fournisseurs de services soient transparents dans les critères utilisés pour hiérarchiser les options de voyage et fournissent des informations neutres sur les déplacements. Dans toute la mesure du possible, les fournisseurs de service d'informations sur les déplacements devraient fournir des informations sur les émissions de gaz à effet de serre des différents modes de transport afin d'appuyer le transfert vers des modes de transport durables. Ces fournisseurs de services sont également fortement encouragés à permettre le retour d'information direct des clients concernant la qualité du service.
- (21) L'utilisation de données statiques et dynamiques aux fins des services d'informations sur les déplacements implique des données provenant de différents acteurs de la chaîne de valeur. Dans de nombreux cas, les données initiales émanant des autorités chargées des transports, des opérateurs de transport, des gestionnaires d'infrastructure ou des fournisseurs de services de transport à la demande seront utilisées par un fournisseur de services d'informations sur les déplacements. En ce cas, il est impératif que la source initiale, la date et l'heure de la dernière mise à jour statique soient indiquées à chaque utilisation.

- (22) Afin de maximiser l'utilisation prévisible des services d'informations sur les déplacements par des personnes présentant des limitations fonctionnelles, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements et les États membres devraient, lorsqu'ils mettent en œuvre le règlement délégué, tenir compte de la législation applicable en ce qui concerne les exigences d'accessibilité telle que le futur acte législatif européen sur l'accessibilité. Les exigences pertinentes incluent l'accessibilité des sites internet et des services fondés sur les dispositifs mobiles, d'une manière cohérente et adéquate pour la perception, l'utilisation et la compréhension des utilisateurs.
- (23) Afin de garantir que ces spécifications sont correctement mises en œuvre, les États membres devraient évaluer la conformité avec les exigences concernant l'accessibilité, l'échange, la réutilisation et la mise à jour des données concernant les déplacements multimodaux par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de service de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. À cet effet les autorités compétentes devraient être libres de s'appuyer sur des déclarations de conformité sur l'honneur soumises par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure, les fournisseurs de services de transport à la demande ou de services d'informations sur les déplacements, et peuvent procéder à des contrôles aléatoires pour vérifier l'exactitude de ces déclarations.
- (24) Afin de suivre la mise en œuvre du présent règlement, les États membres devraient communiquer à la Commission un rapport décrivant la mise en œuvre des différentes exigences.
- (25) Par l'intermédiaire du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, la Commission apportera un soutien aux fins du respect des exigences établies par le présent règlement dans le cadre d'un programme d'action de soutien <sup>(1)</sup>, notamment pour la mise en place du point d'accès national, la conversion aux normes d'échange de données prescrites, l'utilisation de profils minimaux communs au sein des points d'accès nationaux et la liaison des services d'informations sur les déplacements, le cas échéant.
- (26) Le Contrôleur européen de la protection des données a été consulté conformément à l'article 28, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup> et a rendu un avis le 22 août 2017,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

### **Objet et champ d'application**

1. Le présent règlement établit les spécifications nécessaires afin de garantir que les services d'informations sur les déplacements multimodaux mis à disposition dans l'ensemble de l'Union sont précis et disponibles par-delà les frontières à l'intention des utilisateurs des STI.
2. Le présent règlement s'applique à l'ensemble du réseau de transport de l'Union.
3. Il s'applique conformément à l'article 5 de la directive 2010/40/UE.

#### *Article 2*

### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, les définitions figurant à l'article 4 de la directive 2010/40/UE et à l'article 3 du règlement (UE) n° 1315/2013 s'appliquent.

En outre, on entend par:

- 1) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible en machine;
- 2) «mise à jour des données», toute modification des données existantes, y compris leur suppression ou l'insertion d'éléments nouveaux ou additionnels;

<sup>(1)</sup> Décision d'exécution de la Commission du 7 avril 2016 modifiant la décision d'exécution C(2014) 1921 de la Commission établissant un programme de travail pluriannuel pour 2014-2020 pour une assistance financière dans le domaine du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) — secteur des transports pour la période 2014-2020.

<sup>(2)</sup> Règlement (CE) n° 45/2001 du Parlement européen et du Conseil du 18 décembre 2000 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les institutions et organes communautaires et à la libre circulation de ces données (JO L 8 du 12.1.2001, p. 1).

- 3) «métadonnées», une description structurée du contenu des données qui aide à les retrouver et à les utiliser;
- 4) «services de recherche», les services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu;
- 5) «réseau transeuropéen de transport global», l'infrastructure de transport qui fait partie du réseau global tel que défini dans le règlement (UE) n° 1315/2013;
- 6) «point d'accès», une interface numérique qui donne accès au moins aux données statiques sur les déplacements, aux données historiques concernant la circulation, avec les métadonnées correspondantes, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs, ou aux sources et métadonnées de ces données, en vue de leur réutilisation par les utilisateurs;
- 7) «données dynamiques sur les déplacements et la circulation», les données relatives aux différents modes de transport, qui changent souvent ou régulièrement, telles qu'énumérées à l'annexe;
- 8) «données statiques sur les déplacements et la circulation», les données relatives aux différents modes de transport qui ne changent pas du tout ou pas souvent, ou qui changent régulièrement, telles qu'énumérées à l'annexe;
- 9) «autorité chargée des transports», une autorité publique chargée de la gestion de la circulation ou de la planification, du contrôle ou de la gestion d'un réseau de transport ou de modes transport donnés, ou des deux, relevant de sa compétence territoriale;
- 10) «opérateur de transport», une entité publique ou privée responsable de l'entretien et de la gestion du service de transport;
- 11) «utilisateur», une entité publique ou privée qui utilise le point d'accès national, telle que les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements, les producteurs de cartes numériques, les fournisseurs de services de transport à la demande et les gestionnaires d'infrastructure;
- 12) «utilisateur final», une personne physique ou morale, qui a accès aux informations sur les déplacements;
- 13) «service d'informations sur les déplacements», un service STI, comprenant des cartes numériques, qui fournit aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux des informations sur les déplacements et la circulation pour au moins un mode de transport;
- 14) «données historiques concernant la circulation», les caractéristiques de la circulation en fonction de l'heure, du jour, de la saison, fondées sur des mesures antérieures, comprenant le taux de congestion, les vitesses moyennes, les temps de trajet moyen, comme énuméré à l'annexe;
- 15) «actualité des données», la disponibilité de données à jour fournies aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux suffisamment à l'avance pour être utiles;
- 16) «fournisseur de services d'informations sur les déplacements», un fournisseur public ou privé d'informations sur les déplacements et la circulation destinées aux utilisateurs et aux utilisateurs finaux, à l'exclusion d'un simple intermédiaire retransmettant des informations;
- 17) «transport à la demande», un service de transport de voyageurs qui se caractérise par la flexibilité des itinéraires, tels que le covoiturage, le partage de voitures, les vélos en libre-service, le partage de trajets, les taxis, les services de trajet à la demande. Ces services requièrent normalement l'interaction préalable du fournisseur de transport à la demande et des utilisateurs finaux;
- 18) «fournisseur de service de transport à la demande», un fournisseur public ou privé de service de transport à la demande à des utilisateurs et des utilisateurs finaux, y compris les informations correspondantes sur les déplacements et la circulation;
- 19) «liaison de services», la connexion de systèmes d'informations sur les déplacements locaux, régionaux et nationaux qui sont reliés par des interfaces techniques afin de fournir des résultats de recherche d'itinéraire ou d'autres résultats provenant d'interfaces de programmation (API), fondés sur des informations statiques et/ou dynamiques sur les déplacements et la circulation;
- 20) «point de transfert», la gare, l'arrêt ou le lieu où deux itinéraires provenant de services d'informations sur les déplacements sont liés afin d'obtenir un trajet;
- 21) «informations sur les déplacements multimodaux», des informations tirées de données statiques ou dynamiques sur les déplacements et la circulation, ou les deux, à l'intention des utilisateurs ou des utilisateurs finaux, par l'intermédiaire de tout mode de communication, couvrant au moins deux modes de transport et donnant la possibilité de comparer les modes de transport;

- 22) «résultat de recherche d'itinéraire», l'itinéraire de voyage, dans un format lisible en machine, résultant d'une demande de trajet par un utilisateur final, en référence au(x) point(s) de transfert utilisé(s);
- 23) «gestionnaire d'infrastructure», un organisme public ou privé ou une entreprise chargé(e) notamment de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure de transport ou d'une partie de celle-ci;
- 24) «service de transport de voyageurs», un service de transport public ou privé ou un service disponible pour une utilisation collective ou privée par le public et couvrant différents modes de transport.

### Article 3

#### Points d'accès nationaux

1. Chaque État membre crée un point d'accès national. Le point d'accès national constitue un point unique d'accès, par les utilisateurs, au moins aux données statiques sur les déplacements et la circulation, et aux données historiques concernant la circulation des différents modes de transport, y compris les mises à jour des données, comme indiqué à l'annexe, fournies par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, sur le territoire d'un État membre donné.
2. Les points d'accès nationaux existants qui ont été créés pour satisfaire aux exigences découlant d'autres actes délégués adoptés en vertu de la directive 2010/40/UE peuvent être utilisés, si les États membres le jugent approprié, comme points d'accès nationaux.
3. Les points d'accès nationaux fournissent aux utilisateurs des services de recherche, par exemple des services permettant de rechercher les données requises à l'aide du contenu des métadonnées correspondantes, et d'afficher ledit contenu.
4. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande font en sorte de fournir les métadonnées appropriées afin de permettre aux utilisateurs de retrouver et d'utiliser les séries de données disponibles par l'intermédiaire des points d'accès nationaux.
5. Deux États membres ou plus peuvent créer un point d'accès commun.

### Article 4

#### Accessibilité, échange et réutilisation des données statiques sur les déplacements et la circulation

1. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande fournissent les données statiques sur les déplacements et la circulation et les données historiques concernant la circulation des différents modes de transport énumérées au point 1 de l'annexe, en utilisant:
  - a) dans le cas du transport routier, les normes définies à l'article 4 du règlement délégué (UE) 2015/962;
  - b) pour les autres modes de transport, une des normes et spécifications techniques suivantes: NeTEx CEN/TS 16614 et ses versions ultérieures, les documents techniques définis dans le règlement (UE) n° 454/2011 et leurs versions ultérieures, les documents techniques élaborés par l'IATA ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec ces normes et spécifications techniques;
  - c) pour le réseau spatial, les exigences définies à l'article 7 de la directive 2007/2/CE.
2. Les données statiques pertinentes sur les déplacements et la circulation énumérées au point 1 de l'annexe qui sont applicables à NeTEx et à DATEX II sont représentées par des profils nationaux minimaux.
3. Les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande fournissent les données statiques sur les déplacements et la circulation par l'intermédiaire des points d'accès nationaux dans les formats requis, selon le calendrier suivant:
  - a) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.1 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2019 au plus tard;
  - b) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.2 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2020 au plus tard;

- c) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites au point 1.3 de l'annexe concernant le réseau RTE-T global, le 1<sup>er</sup> décembre 2021 au plus tard;
  - d) pour les données concernant les déplacements et la circulation décrites aux points 1.1, 1.2 et 1.3 de l'annexe concernant d'autres parties du réseau de transport de l'Union, le 1<sup>er</sup> décembre 2023 au plus tard.
4. Les API qui donnent accès aux données statiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux sont publiquement accessibles, les utilisateurs et les utilisateurs finaux pouvant s'enregistrer pour obtenir l'accès.

#### Article 5

### Accessibilité, échange et réutilisation des données statiques sur les déplacements et la circulation

1. Lorsque les États membres décident de fournir les données dynamiques sur les déplacements et la circulation des différents modes de transport énumérées au point 2 de l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux, les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande utilisent:
- a) dans le cas du transport routier, les normes définies aux articles 5 et 6 du règlement délégué (UE) 2015/962;
  - b) pour les autres modes de transport: la norme SIRI CEN/TS 15531 et ses versions ultérieures, les documents techniques définis dans le règlement (UE) n° 454/2011 ou tout format lisible en machine pleinement compatible et interopérable avec ces normes ou documents techniques.
2. Les données pertinentes sur les déplacements et la circulation visées au point 2 de l'annexe applicables à SIRI et DATEX II sont représentées par des profils nationaux minimaux déterminés par les États membres et accessibles par les points d'accès nationaux.
3. Les API qui donnent accès aux données dynamiques sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe par l'intermédiaire des points d'accès nationaux sont publiquement accessibles, les utilisateurs et les utilisateurs finaux pouvant s'enregistrer pour obtenir l'accès.

#### Article 6

### Mises à jour des données

1. Les services d'informations sur les déplacements sont fondés sur des mises à jour des données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation.
2. Lorsque des changements surviennent, les données statiques et dynamiques pertinentes sur les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe sont mises à jour en temps utile par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure ou les fournisseurs de services de transport à la demande, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. Ils corrigent en temps utile toute inexactitude qu'ils détectent dans leurs données ou leur ayant été signalée par les utilisateurs ou les utilisateurs finaux.

#### Article 7

### Liaison de services d'informations sur les déplacements

1. Sur demande, les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements fournissent aux autres fournisseurs de services d'informations des résultats de recherche d'itinéraire fondés sur des informations statiques et, si possible, dynamiques.
2. Les résultats de recherche d'itinéraire sont fondés sur:
- a) les points de départ et d'arrivée des demandeurs, ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux;
  - b) les options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances possibles;
  - c) le point de transfert entre services d'informations sur les déplacements;
  - d) en cas de perturbations, les autres options de voyage disponibles ainsi que l'heure et la date de départ ou d'arrivée, ou les deux, y compris les éventuelles correspondances, le cas échéant.

*Article 8***Exigences applicables à la réutilisation de données concernant les déplacements et la circulation aux fins de la fourniture de services et à la liaison de services d'informations sur les déplacements**

1. Les données concernant les déplacements et la circulation énumérées à l'annexe et les métadonnées correspondantes, incluant des informations sur la qualité de ces données, sont accessibles aux fins d'échange et de réutilisation au sein de l'Union, sur une base non discriminatoire, par l'intermédiaire du point d'accès national ou d'un point d'accès commun et dans un délai qui permet la fourniture en temps utile de services d'informations sur les déplacements. Elles sont exactes et à jour.
2. Les données visées au paragraphe 1 sont réutilisées d'une manière neutre, sans discrimination ni biais. Les critères utilisés pour le classement des options de voyage des différents modes de transport ou de leur combinaison, ou les deux, sont transparents et ne se fondent sur aucun facteur directement ou indirectement lié à l'identité de l'utilisateur ou, le cas échéant, à une considération commerciale liée à la réutilisation des données, et sont appliqués sans discrimination à tous les utilisateurs participants. La première présentation d'itinéraire de voyage n'induit pas l'utilisateur final en erreur.
3. Lorsque les données statiques et dynamiques sur les déplacements et la circulation sont réutilisées, la source de ces données est indiquée. La date et l'heure de la dernière mise à jour des données statiques sont également indiquées.
4. Les modalités d'utilisation des données concernant la circulation et les déplacements fournies par le point d'accès national peuvent être déterminées, le cas échéant, par un accord de licence. Ces conditions ne limitent pas inutilement les possibilités de réutilisation et ne sont pas utilisées pour restreindre la concurrence. Les accords de licence, lorsqu'ils sont utilisés, restreignent dans tous les cas aussi peu que possible les possibilités de réutilisation. Toute compensation financière est raisonnable et proportionnée aux coûts légitimes encourus pour la fourniture et la diffusion des données pertinentes sur les déplacements et la circulation.
5. Les modalités de la liaison de services d'informations sur les déplacements sont définies dans des accords contractuels entre les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements. Toute compensation financière des dépenses encourues aux fins de la liaison de services d'informations sur les déplacements est raisonnable et proportionnée.

*Article 9***Évaluation de la conformité**

1. Les États membres évaluent si les exigences des articles 3 à 8 sont respectées par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les fournisseurs de services de transport à la demande et les fournisseurs de services d'informations sur les déplacements.
2. Aux fins de cette évaluation, les autorités compétentes des États membres peuvent demander aux autorités chargées des transports, aux opérateurs de transport, aux gestionnaires d'infrastructure, aux fournisseurs de services de transport à la demande et aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements les documents suivants:
  - a) une description des données concernant les déplacements et la circulation énumérées ou stockées dans le ou les points d'accès, et des services d'informations sur les déplacements disponibles, y compris les connexions avec d'autres services, le cas échéant, ainsi que des informations sur leur qualité; et
  - b) une déclaration de la conformité aux exigences prévues aux articles 3 à 8 fondée sur des données concrètes.
3. Les États membres contrôlent de manière aléatoire l'exactitude des déclarations visées au paragraphe 2, point b).

*Article 10***Rapports**

1. Pour le 1<sup>er</sup> décembre 2019, les États membres remettent à la Commission un rapport sur les mesures prises, le cas échéant, en vue de mettre en place un point d'accès national, et sur ses modalités de fonctionnement.

2. Les États membres adressent par la suite à la Commission, une année civile sur deux, un rapport comportant les informations suivantes:

- a) les progrès réalisés en matière d'accessibilité et d'échange des types de données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe;
- b) la couverture géographique et les données concernant les déplacements et la circulation décrites à l'annexe accessibles au point d'accès, et la liaison de services d'informations sur les déplacements;
- c) les résultats de l'évaluation de la conformité visée à l'article 9; et
- d) le cas échéant, une description des modifications apportées au paragraphe 1 ou au paragraphe 2, point b).

#### Article 11

#### **Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 31 mai 2017.

*Par la Commission*  
*Le président*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ANNEXE

## CATÉGORIES DE DONNÉES

(comme visées aux articles 3, 4, 5, 6, 8 et 10)

Séparation des modes de transport par type, tels que:

**Services réguliers**

Transport aérien, ferroviaire y compris ferroviaire à grande vitesse, ferroviaire conventionnel et ferroviaire léger, autocars longue distance, transport maritime y compris les ferries, métros, trams, bus, trolleybus.

**Services à la demande**

Bus, ferries, taxi, autopartage, covoiturage, location de voiture, vélopartage, location de vélos.

**Modes personnels**

Voiture, moto, vélo.

**1. Les types de données statiques concernant les déplacements****1.1. Niveau de service 1**

- a) Recherche de lieu (origine/destination):
  - i) identifiants d'adresse (numéro de bâtiment, rue, code postal);
  - ii) lieux topographiques (ville, localité, village, banlieue, unité administrative);
  - iii) lieux intéressants (en relation avec les informations sur les transports), points de destination possibles de voyageurs.
- b) Itinéraires:

calendrier opérationnel, reliant des types de journées à des dates.
- c) Recherche de lieux (points d'arrêt):
  - i) nœuds d'accès identifiés (tous modes en lignes régulières);
  - ii) géométrie/structure de la carte des nœuds d'accès (tous modes en lignes régulières).
- d) Calcul de l'itinéraire — services réguliers:
  - i) possibilités de correspondances, temps de correspondance par défaut entre modes aux points d'échange;
  - ii) topologie du réseau et itinéraires/lignes (topologie);
  - iii) opérateurs de transport;
  - iv) horaires;
  - v) correspondances planifiées entre services réguliers garantis;
  - vi) horaires de fonctionnement;
  - vii) services aux nœuds d'accès (informations sur le quai, guichets d'assistance/d'information, billetterie, ascenseurs/escaliers, entrées et sorties);
  - viii) véhicules (surbaissés; accessibles aux fauteuils roulants);
  - ix) accessibilité des points d'arrêt et voies de circulation au sein d'un point d'échange (ascenseurs, escaliers roulants);
  - x) existence de services d'assistance (notamment d'assistance sur place).

- e) Calcul d'itinéraire — transport routier (pour les modes personnels):
  - i) réseau routier;
  - ii) réseau cyclable (voies réservées, voies partagées avec d'autres véhicules, voies partagées avec les piétons);
  - iii) réseau piétonnier et services facilitant l'accessibilité.

### 1.2. Niveau de service 2

- a) Recherche de lieux (modes à la demande):
  - i) parcs relais;
  - ii) stations de vélos partagés;
  - iii) stations de voitures partagées;
  - iv) stations publiquement accessibles de réapprovisionnement en essence, diesel, GNC/GNL et pour véhicules fonctionnant à l'hydrogène ou à l'électricité;
  - v) Stationnement sécurisé pour vélos (tels que garages fermés).
- b) Services d'information:

lieux et modalités d'achat de billets pour les services réguliers, les modes à la demande et le stationnement (tous modes en lignes régulières et à la demande, y compris les canaux de détail, les méthodes d'exécution et les méthodes de paiement).
- c) Itinéraires, informations auxiliaires, contrôle de disponibilité:
  - i) tarifs de base communs standard (tous modes en lignes régulières):
    - données tarifaires du réseau (zones tarifaires et arrêts, niveaux tarifaires),
    - structures tarifaires standard (point à point, y compris tarifs journaliers et hebdomadaires, tarifs zonaux, tarifs forfaitaires);
  - ii) Caractéristiques des véhicules, telles que les différentes classes et le wifi à bord.

### 1.3. Niveau de service 3

- a) Demande de prix de billet détaillé commun standard et spécial (tous modes en lignes régulières):
  - i) catégories de voyageurs (catégories d'utilisateurs, telles qu'adulte, enfant, étudiant, senior, handicapé, conditions applicables et classes de voyage telles que première et seconde);
  - ii) caractéristiques communes des billets (droits d'accès, tels que zone/point à point, y compris les billets journaliers et hebdomadaires, aller simple/aller-retour, admissibilité, conditions d'utilisation de base telles que période de validité/opérateur/durée du voyage/correspondance, tarifs standard point à point pour différentes liaisons point à point, y compris les tarifs journaliers et hebdomadaires, les tarifs par zones et les tarifs forfaitaires);
  - iii) billets spéciaux: offres comportant des conditions spéciales supplémentaires telles que des tarifs promotionnels, des tarifs de groupe, des abonnements, des offres combinées groupant différents produits tels que du stationnement, un voyage, une durée minimale de séjour, etc.;
  - iv) conditions commerciales de base telles que le remboursement, le remplacement, l'échange, le transfert et les conditions de réservation de base telles que la période d'achat, les périodes de validité, les tarifs limités à certains itinéraires et zones, une durée minimale de séjour.
- b) Service d'information (tous modes):
  - i) modalités de paiement des péages (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement);
  - ii) les modalités de réservation d'une voiture partagée, de taxis, de location de vélos, etc. (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement);
  - iii) les modalités de paiement du stationnement, des postes publics de recharge de véhicule électrique, des postes de réapprovisionnement en GNC/GNL, en hydrogène, en essence et carburant diesel (notamment les circuits de distribution, les méthodes d'exécution, les méthodes de paiement).

## c) Itinéraires:

- i) les caractéristiques des réseaux cyclables (qualité du revêtement, possibilité de rouler à deux de front, voie partagée, sur route ou hors route, route pittoresque, passage uniquement pédestre, restrictions d'accès ou de changement de direction (par exemple à contresens);
- ii) paramètres nécessaires pour calculer un facteur environnemental, tels que le carbone par type de véhicule ou voyageur-kilomètre ou en fonction de la distance parcourue à pied;
- iii) paramètres tels que la consommation de carburant nécessaire pour le calcul du coût.

## d) Calcul du plan de trajet:

le temps de trajet estimatifs par type de journée et zone horaire par mode de transport ou combinaison de modes de transport.

## 2. Types de données dynamiques concernant les déplacements et la circulation

### 2.1. Niveau de service 1

Heures de passage, itinéraires et informations auxiliaires:

- i) perturbations (tous modes);
- ii) informations sur la situation en temps réel: retards, annulations, surveillance des correspondances garanties (tous modes);
- iii) situation aux nœuds d'accès (notamment informations dynamiques sur les plateformes, ascenseurs et escaliers roulants en service, emplacement des entrées et sorties fermées — tous modes en lignes régulières).

### 2.2. Niveau de service 2

a) Heures de passage, plans de trajet et informations auxiliaires (tous modes):

- i) heures de départ et d'arrivée estimatives;
- ii) temps de trajet actuels sur les liaisons routières;
- iii) fermetures et déviations sur le réseau cyclable.

b) Services d'information:

disponibilité de stations de recharge accessible au public pour les véhicules électriques et les stations de réapprovisionnement en GNC/GNL, hydrogène, essence et carburant diesel.

c) Contrôle de disponibilité:

- i) disponibilité de voitures et de vélos partagés;
- ii) espaces de stationnement disponibles (en et hors rue), tarifs du stationnement, montant des péages routiers.

### 2.3. Niveau de service 3

Plans de trajet:

temps de trajet prévisionnels sur les liaisons routières.

---